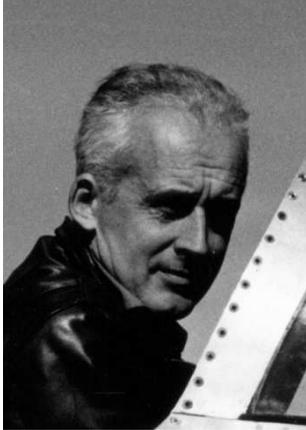


PARIS TEHERAN A MACH 2.12

Le président Giscard d'Estaing champion du monde de vitesse sur avion de ligne



Par Pierre Dudal
Pilote d'essais CEV & CDB Air France
1^{er} Chef de Division Concorde

Dans cet article, Pierre Dudal revient sur le vol présidentiel vers Téhéran dont nous a parlé Alain Bataillou dans le dernier numéro de Mach 2.02. Cet article pourrait s'intituler : l'art et la manière de rattraper les retards quand on a l'expérience des essais en vol.

Ce lundi 4 octobre 1976, avec le Président Giscard d'Estaing, le vol spécial Paris-Téhéran prévu à 9 heures avait, par suite de lenteur dans le déroulement du protocole, pris 10 minutes de retard. Or, à l'arrivée, prévue à 12 heures, Concorde devait être accompagné par huit avions de la chasse iranienne et, en conséquence, le déroulement du vol à l'arrivée était minuté.

En arrivant à l'altitude de croisière à M 2.0, il était évident que serait maintenu le retard pris au départ. Pour le résorber il fallait, soit trouver un raccourci, soit accélérer. Un raccourci, il ne pouvait en être question car il fallait, pour éviter l'onde de choc sur les terres habitées, contourner les îles Corse, la Sardaigne, la Sicile, enrouler la botte italienne, passer au sud du Péloponnèse et de Chypre ; de là seulement il était possible de mettre le cap direct vers Téhéran avant la décélération ; la Syrie ne posait pas de problème à l'endroit du survol en supersonique. Il fallait donc accélérer.

Au cours des nombreux vols d'essais, il en est un qui, à partir de Casablanca, nous amena à effectuer un essai « grand Mach » pour vérifier le comportement des nouvelles entrées d'air moteur. C'est au-dessus de l'Atlantique, au large d'Agadir, que nous avons débuté une accélération très progressive depuis Mach 2.05 jusqu'à Mach 2.22 ! Le comportement était absolument normal en atmosphère calme mais il faut reconnaître qu'à partir de Mach 2.17/2.18, il faut beaucoup de doigté, un pilotage rigoureux et sans à-coups si l'on veut éviter un dysfonctionnement des entrées d'air qui se manifeste par de violents pompages.

Dans le cas du vol vers Téhéran, un léger dépassement peut nous faire gagner les quelques dix minutes perdues au départ en maintenant une confortable marge. Alors, nous « ouvrons les breakers » qui limitent le Mach à 2.02 et nous accélérons lentement vers Mach 2.12 que nous maintiendrons pendant la partie supersonique du vol. Or les 10 centièmes de Mach correspondent à une vitesse supérieure d'environ 100 km/heure ce qui nous permettra, avec une descente à VMO (vitesse maximum autorisée) de rattraper le temps perdu au départ. Nous arrivons à Téhéran accompagnés par huit avions de la chasse iranienne et atterrissons à l'heure prévue : 12 heures, c'est-à-dire 2 heures 45 après le décollage de Roissy. Ce fut donc le seul vol avec passagers qui atteignit cette vitesse, un record du monde en quelque sorte, le Président VGE étant le Président le plus rapide du monde !... Evidemment nous ne l'avons pas claironné, c'eût été une mauvaise habitude de la pratiquer.